

JUNTA ECONÓMICO - ADMINISTRATIVA

LA TRACCIÓN ELÉCTRICA

DISCUSIÓN Y NEGOCIADO DE LA CONCESIÓN OTORGADA

PARA LOS

TRANVIAS DEL ESTE, REDUCTO Y BUGEÓ

CON UN APÉNDICE

REFERENTE AL TRANVÍA ORIENTAL



MONTEVIDEO

IMPRESA Á VAPOR DE LA NACIÓN, 25 DE MAYO, 146 AL 154

1900

010392



BIBLIOTECA
"JOSE ARTIGAS"

R
352.6
Mon te
C.2

Col. reserva

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa:

Germán Colladon, Director-Gerente de la Sociedad «Comercial de Montevideo», propietaria de los Tranvías del «Este», «Reducto» y «Pocitos, Buceo y Union», respetuosamente me presento y expongo: Que después del establecimiento en los Estados-Unidos del Norte, en Europa y en algunas ciudades de Sud-América, de la tracción eléctrica para la locomoción de los tranvías, la Compañía que represento desea ponerse á la altura de las exigencias de la época, transformando la tracción de sangre que actualmente usa en sus líneas por ese nuevo sistema de tracción.

Es bien fácil de comprender que el beneficio de esa mejora será únicamente para el público durante muchos años, pues bajo el punto de vista del interés de los accionistas las ventajas han de tardar mucho tiempo en hacerse sentir, á causa de que el costo de la transformación exigirá el empleo de un capital considerable, no menos de un millón de pesos, y los gastos de explotación, debido á la baratura relativa de los caballos y forrajes en el país, comparado á los precios corrientes en Estados Unidos y en Europa, harán más costosa la tracción eléctrica que la de sangre.

La introducción de la tracción eléctrica no es posible sino á condición de encontrar capitales europeos, principalmente ingleses, porque éstos se contentan con un interés muy inferior al que el dinero tiene en el país; pero, así mismo, es necesario poder ofrecer, además de la garantía de un interés razonable para los *debentures* y acciones de preferencia, la perspectiva de un rendimiento de las acciones ordinarias, que durante los primeros años de la nueva instalación no recibirán dividendo alguno ó lo recibirán sumamente reducido, á no ser que se produzca un gran aumento en el tráfico, muy superior á lo que es razonable prever.

Es necesario, pues, que la Municipalidad proceda con espíritu liberal, considerando el gran riesgo que va á correr la empresa que represento; y que tenga también presente que dos de los tres Tranvías que pertenecen á la Sociedad Comercial de Montevideo tienen concesiones de carácter perpetuo, sin más limitación que el derecho que el Municipio se ha reservado de expropiar en una de ellas cada doce años, y en la otra en cualquier momento en que lo encuentre conveniente.

Hay igualmente que tener en consideración, para apreciar las condiciones capitales que la concesión que voy á solicitar debe tener, que en la ciudad de Buenos Aires las compañías han obtenido *noventa y nueve años* las ya establecidas que sólo se proponían transformar la tracción, y *sesenta años* las nuevas empresas.

Esas condiciones serían las siguientes:

1.^a *Setenta y cinco años* de plazo para las líneas del Este, Reducto, Pocitos, Buceo y Unión, sus ramales existentes y otros que se establezcan en adelante, así como para las demás líneas ya abiertas ó nuevas que la Sociedad pueda adquirir con el tiempo.

2.^a El sistema de tracción eléctrica que se empleará, será el de conductores aéreos Trolley.

El hilo Trolley se suspenderá á una altura de 6 m. 50, por medio de brazos metálicos sostenidos por postes de acero ó de madera.

En las calles cuyo ancho no permita la colocación de los postes en el centro de la calzada, se colocarán arrimados á la línea de edificación.

Con el objeto de asegurar un buen regreso de corriente se colocará un *feeder* de vuelta que deberá ligarse á los rieles, siempre que la oficina respectiva lo exija.

3.^a La Sociedad quedará facultada para establecer talleres y usinas para la fuerza motriz.

4.^a Tendrá también derecho á introducir libre de derechos todos los materiales necesarios para la construcción de las líneas y su explotación, durante diez años después de abiertas al servicio público.

5.^a El plazo de la concesión empezará á contarse *dos años* después de la fecha de la escrituración, y en dicho tiempo deberá abrirse al servicio público una ó más de las líneas expresadas, y dentro de *cinco años* deberá también terminarse la otra ú otras.

6.^a La Sociedad no tendrá que pagar más impuestos que los que actualmente paga.

7.^a Estará obligada á mantener en buen estado el empedrado de las calles que atraviesen sus líneas, pero solamente en el espacio que comprendan sus rieles y 50 centímetros á cada lado.

Si la Municipalidad cambiase el pavimento actual, en adoquinado, macadam, asfalto, madera, etc., el costo será por cuenta de la misma.

8.^a Terminado el plazo de la concesión quedarán á beneficio de la Municipalidad, en buen estado de conservación, las vías y material rodante; y los talleres y usinas podrán ser adquiridos á precio de tasación.

9.^a La Sociedad se compromete á mantener los pasajes que actualmente cobra en sus líneas, siempre que se paguen á oro sellado.

La Junta no puede en el momento otorgar la concesión que se solicita.

La Ley vigente sobre tranvías no le autoriza para ello.

Este asunto tiene, pues, para ser resuelto, que ir al Consejo de Estado ó al Poder Legislativo por intermedio del Ejecutivo; pero es evidente que conviene que antes sea estudiado é informado por la Municipalidad que es, tal vez, la Corporación más apta para dictaminar á su respecto.

La Sociedad que represento solicita, en consecuencia, que la Junta dedique á esta importante iniciativa, la atención que merece, prestándole si lo cree conveniente, como es de esperarse, el apoyo y la ayuda á que es acreedora.

El que firma, como representante de la Sociedad Comercial de Montevideo, se pone á la disposición de la Corporación, así como de sus diversas oficinas, para dar todos los esclarecimientos y detalles que se juzguen necesarios ó convenientes.

Montevideo, Noviembre 30 de 1898.

G. Colladon.

COMISIÓN EXTRAORDINARIA ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Diciembre 1.º de 1898.

Informen por su orden las Direcciones de Obras Municipales y de Rodados.

MONTERO.
R. V. Benzano,
Secretario General.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Diciembre 15 de 1898.

Señor Presidente:

Las opiniones de esta Dirección con respecto al empleo de la tracción eléctrica en los tranvías ya han sido manifestadas con motivo de otras peticiones.

En principio la reforma es aceptable, y sobre el particular la Dirección se remite á aquellas opiniones.

Para el caso especial que se presenta, en que se trata de utilizar las líneas de tres tranvías que funcionan á virtud de concesiones de diferente duración, la aceptación de la propuesta en general implica la refundición de esas concesiones; y como sólo en dos de ellas, que son las del Reducto y la del Este, se encuentra incoado asunto referentemente á su vencimiento, parece que ellas deben tenerse en cuenta para tratarse el que se promueve.

Por esa circunstancia la Dirección considera que no debe pronunciarse estudiando la propuesta en detalle, hasta tanto la Honorable Comisión Extraordinaria Administrativa no resuelva si ha de esperarse ó no la conclusión de aquellos asuntos.

J. Mayol.
A. Ximeno,
Secretario.

DIRECCIÓN DE RODADOS.

Montevideo, Febrero 21 de 1899.

Señor Presidente:

Este asunto, en cuanto al plazo de la concesión, sale de la facultad de la Junta, y debe elevarse al P. E. para que se sirva someterlo á la consideración del Cuerpo Legislativo.

La intervención de la Junta, en este caso, tiene que concretarse á indicar las condiciones de orden técnico y administrativo que debe satisfacer el proponente. Las que el Sr. Colladon formula me parecen aceptables, modificadas y ampliadas en la forma que voy á exponer:

Artículo 1.º La Junta y la Empresa darán por terminadas todas las cuestiones que sostengan actualmente.

Art. 2.º El mecanismo para la tracción, lo mismo que el sistema de motor, deberán modificarse ó cambiarse, siempre que resultasen inconvenientes ó peligrosos para la circulación pública, debiendo estarse á lo que aconseje la Dirección de Obras Municipales.

Art. 3.º Terminado el plazo de la concesión quedarán á beneficio de la Junta, en buen estado de conservación, las vías, material rodante, talleres, usinas y todas las dependencias.

Art. 4.º Durante los primeros diez años de la explotación, el precio de pasaje se pagará con arreglo á esta escala.

Por los primeros cinco kilómetros, cuatro centésimos; y por cada cinco kilómetros más, dos centésimos.

Después de los diez primeros años se rebajará á dos centésimos el precio de los primeros cinco kilómetros, y por cada cinco kilómetros más se mantendrá el precio de dos centésimos.

Art. 5.º A los fines de la tarifa, las distancias se contarán con arreglo á estos puntos de partida: Para las líneas del Este y del Reducto, respectivamente, desde la calle Pérez Castellanos esquina Piedras y desde la calle Cerrito esquina Patagones. Para el tren del Buceo, desde la calle Ciudadela esquina de la Plaza Independencia.

Art. 6.º Queda obligada la Empresa á empalmar la línea del Buceo con la del Reducto por la calle Ciudadela y Cerrito.

Cuando estén empalmadas esas líneas, lo mismo que la del Buceo con la del Este,—las distancias para la línea del Buceo se contarán desde el Mercado del Puerto, ó desde el edificio que ocupa la Universidad actualmente, según que el pasajero empiece el viaje por la vía del Este ó por la del Reducto.

Art. 7.º Aparte de los impuestos, creados ó por crear, que pague la Empresa, abonará á la Junta un tanto por ciento de sus entradas brutas, en la forma que se establece por esta escala: Durante los primeros diez años de explotación, el 3 %.—Después de los diez años hasta los 25 años, el 6 %.—Pasados los 25 años, hasta el término de la concesión, el 10 %.

Art. 8.º Si otras Empresas necesitaran usar en común una parte de las vías de la Empresa «La Comercial de Montevideo» abonarán una compensación, que se fijará entre ambas Empresas,—y para el caso de disidencia, se estará al fallo del Presidente de la Junta Económico-Administrativa.

Art. 9.º El uso en común de la vía no excederá de una extensión de seis cuadras.

Art. 10. Las tres líneas: «Este,» «Reducto» y «Pocitos, Buceo y Unión,» quedarán sujetas á un mismo y único plazo.—Las concesiones que se acuerden ulteriormente á la Empresa serán de carácter precario.

Art. 11. La Empresa estará sujeta al control y á los reglamentos que dicte la Junta,—mientras no haya oposición con el contrato de concesión.

Art. 12. Estará obligada asimismo á entregar á la Junta cincuenta tarjetas de libre tránsito, de cada una de sus vías.

Art. 13. El plazo de la concesión se contará desde el día en que se firme la escritura de concesión.—Dentro de los dos años siguientes se abrirán al servicio público una ó más de las líneas expresadas, y dentro de los cuatro años,—contando siempre desde la fecha de la escrituración,—deberán estar terminadas las demás.

Art. 14. Las tres vías tendrán un ancho común, que se fijará por la Dirección de Obras Municipales.

Art. 15. Si las líneas no estuvieran abiertas al servicio público dentro de los plazos fijados por el artículo 13 de este informe, la Empresa incurrirá en multa de treinta mil pesos.

Art. 16. Se emplearán en la construcción de las vías rieles de acero de canaleta,—y todos los materiales serán de primera clase.

Art. 17. El personal de la Empresa, en sus dos terceras partes, estará compuesto de ciudadanos de este país.

Art. 18. La Empresa podrá introducir libres de derecho todos los materiales necesarios para la construcción de las vías y su explotación, durante seis años después de la escrituración.

Art. 19. Estará obligada á mantener en buen estado el empedrado de las calles que atraviesen sus líneas, en el espacio que comprendan los rieles,—más 50 centímetros á cada lado de éstos.—Si la Junta cambiase el pavimento actual por otro cualquiera, será de cuenta de la Empresa la parte que encierren los rieles, más los cincuenta centímetros de cada lado de éstos.

Art. 20. Las concesiones de segunda mano que adquiriera la Empresa representada por el señor Colladon serán materia de un arreglo especial con la Junta, antes de incorporarse á las vías que actualmente tiene dicha Empresa.

Art. 21. Dos años antes de terminar la concesión la Junta intervendrá en las entradas de la Empresa, con el fin de que las vías y el material rodante se encuentren en perfecto estado al pasar á la Corporación.

Art. 22. Si concluído el último de los plazos fijados por el artículo 13 la Empresa no abriera la vía al servicio público, se procederá de acuerdo con el artículo 26 del Decreto Reglamentario de la Ley de Ferrocarriles de 1884.

Pedro B. Hardoy.

C. B. Cantera,
Receptor - Secretario.

JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Febrero 23 de 1899.

Pase á la Dirección de Obras Municipales para que informe.

MONTERO.

R. V. Benxano,
Secretario General.

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa:

Germán Colladon, Director-Gerente de la «Sociedad Comercial de Montevideo», respetuosamente me presento y expongo: Que hace cuatro meses me presenté á la Junta haciendo presente que estaba en condiciones de establecer la tracción eléctrica en los tranvías del Reducto, de los Pocitos y del Este, y manifestando las condiciones en que estaba dispuesto á hacerlo.

Sabía que la Junta no tiene facultades con arreglo á la ley de la materia para hacer la concesión que creía necesaria, pero consideraba conveniente que manifestara su opinión sobre esa importante mejora, antes de que mi pedido fuera elevado al Poder Legislativo por intermedio del P. Ejecutivo, como debe hacerse oportunamente.

Recientemente he tenido el honor de conferenciar con el señor Director de Obras Municipales y he notado que el asunto está en su principio; habiéndome manifestado el señor Monteverde que se preocupa de estudiar si el cambio de tracción es ventajoso para los intereses del Municipio, y que resuelto afirmativamente este punto, llegará recién la oportunidad de discutir las condiciones en que debe hacerse.

Considero que el señor Monteverde tiene perfecta razón, y antes de que tome decisión alguna, creo conveniente hacer notar á la Junta que debido á la invitación que me hizo el señor Director de Rodados hace próximamente un año, estimulándome para la adopción de la trac-

ción eléctrica, me ocupé entre mis amigos de Europa de obtener los capitales necesarios, y que aunque he conseguido éxito en mis gestiones, la opción que se ha conseguido sólo alcanza hasta el 30 de Junio del corriente año.

Además, debo recordar en esta oportunidad que cuando el señor Hardoy llamó á los representantes de los Tranvías de Montevideo, para proponerles el cambio de tracción, les preguntó que *franquicias* pedían para hacer esa mejora en el servicio, y que esto se aviene mal con las exigencias que se me asegura se pretenden hoy por el mismo señor.

De todas maneras y sea cual fuere el espíritu que predomine en este asunto, lo esencial es resolverlo á la mayor brevedad posible, porque la demora producirá su fracaso.

Tal vez, después de expedirse el señor Monteverde, el mejor medio para dar solución á este asunto sería una entrevista verbal con la Junta ó con la Comisión Delegada que se dignara nombrar.

Ante ella daría todas las explicaciones y datos que se me pidieran y podríamos así arribar á un acuerdo que pudiera elevarse en seguida al Cuerpo Legislativo.

Hago, pues, presente la urgencia que existe en el caso, y solicito la entrevista que acabo de expresar.

Espero que los señores de la Junta tratarán con benevolencia este importante asunto, teniendo presente que Montevideo es hoy una de las pocas ciudades del mundo que no tiene tranvías eléctricos.

El Sindicato Inglés con el cual estoy en relación acaba de realizar una gran operación de este género en Buenos Aires, y temo que la demora que esta gestión sufre haga malograr la ocasión que se presenta hoy de dotar á nuestra ciudad de ese incomparable medio de locomoción.

Montevideo, Marzo 7 de 1899.

G. Colladon.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Marzo 8 de 1899.

A la Dirección de Obras Municipales para que lo agregue á sus antecedentes é informe.

MONTERO.

R. V. Benxano,
Secretario General.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Marzo 24 de 1899.

Señor Presidente:

Como lo afirma el señor Colladon, es efectivamente cierto que en la última conferencia que tuve con el mismo, á su pedido, le manifesté que antes de entrar á examinar y discutir los detalles de la concesión que solicita, creía que debiera considerarse el punto en general y establecer las ventajas que para el público y la Municipalidad podría reportar la misma.

Le manifesté además al señor Colladon, que creía que la concesión que él solicitaba tenía estrecha relación con las actuales concesiones de los tranvías cuya tracción á sangre pretende sustituir por la electricidad y que por consiguiente se imponía para proceder con acierto, estudiar las condiciones en que aquellos se encuentran.

Ese criterio para apreciar la cuestión no lo he modificado y por tal concepto me concretaré á informar bajo ese punto de vista.

Debo significar, en primer término, al señor Presidente, que la solicitud que tengo el honor de informar implica la resolución de puntos que están fuera de las atribuciones de la Honorable Junta, tales como el de plazo de setenta y cinco años, la introducción de materiales libres de derechos, la exoneración de impuestos, etc., que son materia de una ley especial del Cuerpo Legislativo.—Bastarían estas cláusulas para no poder considerar la propuesta del señor Colladon.

Sin embargo, señor Presidente, deseo exponer otras consideraciones para justificar la resolución que á mi juicio debe recaer sobre este asunto.

Creo que acusaría una falta censurable de previsión el hipotecar, digámoslo así, el tránsito de ciertas calles principales de nuestra ciudad, por un plazo relativamente largo, pues las necesidades públicas y las posibles transformaciones de ciertas calles pueden exigir en un futuro no lejano, la vía completamente expedita y libre de toda clase de tranvías.

Son muy discutibles por otra parte las ventajas que para el servicio público reportaría la tracción eléctrica en trenes que recorren trayectos relativamente cortos como el del Esté, por ejemplo, y que circulan casi exclusivamente en el centro de la ciudad y en sus calles de más tránsito.

La cuestión concesiones de tranvías es un punto que debe meditar mucho y tan lo ha comprendido así la Junta actual que le está prestando preferente atención, tomándose el tiempo necesario para proceder con acierto en todas las cuestiones con él relacionadas y concretar de una manera definitiva las condiciones en que funciona cada una de las empresas que actúan en esta Capital.

El que suscribe opina como lo ha manifestado al señor Colladon que deben precisarse estas últimas condiciones y tanto más cuanto que el mismo señor ha discutido antes las conclusiones de la Dirección de Obras Municipales, respecto de la caducidad de algunas de las concesiones adquiridas por la Sociedad que representa.

Aunque no caben dudas para la Dirección sobre los términos de los respectivos contratos estudiados y que han merecido la atención de la Honorable Junta, cualquier divergencia de interpretación debe desaparecer por completo, lo que da lugar á insistirse en que sean resueltas previamente.

Si el señor Colladón se concretase á pedir la sustitución de la tracción á sangre por la eléctrica, en los trenes á cuyas Empresas representa y dentro de las cláusulas y condiciones estrictas que las actuales concesiones establecen, entonces opino que no habría inconveniente en conceder lo que se solicita y siempre, además, que con las instalaciones no se derivasen perjuicios para la vialidad en general ni se afectasen derechos de terceros.

Pero, como se sabe, no es eso lo que pide y por tal concepto cree esta Dirección, después de lo manifestado, que debe recaer sobre este asunto la siguiente resolución:

Manifiéstese al interesado que la Honorable Junta no puede conceder lo que no está en sus atribuciones;

Que en general considera que deben modificarse las condiciones propuestas y

Que no se opondría al cambio de la tracción á sangre por la eléctrica, siempre que fuese dentro de las condiciones generales, de las actuales concesiones, y sin que se derive perjuicio para la circulación en general ni se afecten derechos de terceros.

La Honorable Junta, no obstante, resolverá lo que tenga por acertado.

Eduardo Monteverde,

Director.

Augusto Ximeno,

Secretario.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Abril 6 de 1899.

Vista al señor Colladon.

MONTERO.

R. V. Benxano,

Secretario General.

Señor Presidente:

Germán Colladon por la Sociedad Comercial de Montevideo evacuando la vista que el señor Presidente se ha dignado darme de los informes de las Direcciones de Rodados y de Obras Municipales, digo: —Que animado por el deseo de hacer todo lo que sea razonablemente posible para llegar á una solución satisfactoria, estoy dispuesto á aceptar las siguientes modificaciones á mi proyecto primitivo:

1.^a Si después de transcurridos *quince años* de explotación hubiera en el Municipio establecidas otras líneas de tranvías servidas por la electricidad y sin cables aéreos, que hubieran funcionado con éxito durante cinco años, la Empresa deberá, si así lo dispone la Municipalidad como medida general, quitar los cables y alambres aéreos dentro de dos años, contados desde la fecha del aviso en la parte del trayecto servido por alambres eléctricos.

2.^a A fin de facilitar el tránsito en la Ciudad vieja desde el Mercado del Puerto y la Universidad hasta la plaza Independencia, se empleará el sistema por contacto subterráneo, pero con la condición expresa, dado el enorme exceso de costo de este sistema, que se haya probado científicamente que la corriente eléctrica puede pasar sin dificultad del sistema aéreo al sistema subterráneo, y viceversa, sin necesidad de cambiar de vagones ó de tener que emplear dinamos especiales.

3.^a La Empresa se obliga á cambiar la trocha de la línea del Reducto para hacerla de un ancho igual al de las otras dos vías; empalmar después la línea del Buceo con la del Reducto por las calles Ciudadela y Cerrito y empalmar también la línea del Reducto con la del Este por las calles Cerrito y Pérez Castellanos, á fin de completar el circuito con los vagones del Buceo, que entrarían por la calle del Cerrito para salir por la de Sarandí, viajando en un sentido solamente, para facilitar así el tránsito en las calles angostas.

4.^a Si se dictara una ley de servidumbre que obligara á entrar por una calle y á salir por otra, la Empresa prestará su concurso á la Municipalidad practicando las obras necesarias á ese fin, siempre que lo que se establezca sea también obligatorio á las otras líneas de tranvías establecidas.

5.^a La Empresa abonará á la Junta, después de los primeros *quince años* de explotación hasta los *treinta*, el 2 % de sus entradas brutas, y el 4 % hasta el término de la concesión.

6.^a La Empresa tendrá la obligación de entregar hasta 50 tarjetas de libre tránsito en la red total de sus líneas.

Esto es todo lo que puede hacer la Sociedad que represento, y no cree que sea razonable exigirle más, si se tiene presente el inmenso beneficio que va á importar para el Municipio, la transformación de la tracción eléctrica en las tres líneas.

El señor Director de Obras Municipales se ha sentido un poco impresionado por el plazo de *75 años* que se solicita, y aunque reconoce que este punto como el relativo á extensión de derechos, es necesario dejarlo á la resolución del Cuerpo Legislativo, manifiesta que le parece grave *hipotecar* el tránsito de las calles por un plazo tan largo.

Considero que no se aplica con acierto la palabra *hipotecar* en este caso. Las vías públicas no se *hipotecan* porque se establezcan tranvías ó se transiten de cualquier otra manera.

Están destinadas precisamente á ese servicio—y en el supuesto muy remoto y muy improbable, por no decir imposible, de que los tranvías llegaran á causar un día un grave perjuicio, está como remedio el derecho de expropiación que tiene siempre el Estado en casos de utilidad pública.

Hay que tener presente, además, que se trata en el caso de dos concesiones de carácter perpetuo—y sólo una de ellas, la de Pocitos, será favorecida, y las otras dos perjudicadas.

Acompaño un folleto publicado por la Municipalidad de Buenos Aires, correspondiente al año 1897, en cuya página 92 está inserta la concesión otorgada á los tramways Buenos Aires y Belgrano para cambiar el sistema de tracción á sangre por el de electricidad, en la cual se establecen *noventa y nueve años* como duración de la concesión.

Y esto que pasa en Buenos Aires, ocurre hoy en todas las ciudades del mundo de alguna importancia.

Sobre la rebaja de pasajes que indica la Dirección de Rodados, no es posible contraer el compromiso que se exige á la Empresa.

Se va á agregar un millón y medio de pesos ó más al capital ya existente—y no es el momento de pensar en rebajas de pasajes.

Esta medida es á las Empresas á quienes les interesa tomarlas, por que aumentan el tráfico y consecuentemente los rendimientos, pero es necesario que el aumento de población las haga posibles.

Me permito hacer notar á los señores de la Junta que esta es una ocasión de dotar á Montevideo de tranvías eléctricos que no debe dejarse escapar—y que se corre un gran peligro si se pierde tiempo y no se da andamio á esta solicitud que debe pasar al Poder Ejecutivo y discutirse y resolverse definitivamente en el Cuerpo Legislativo.

Solicito, pues, encarecidamente una solución inmediata, á fin de que el expediente pueda pasar cuanto antes al Poder Ejecutivo. .

El interés público así lo exige.

Vuelvo á ponerme á la disposición de los señores de la Junta á fin de dar verbalmente todas las explicaciones que se me exijan.

Montevideo, Abril 11 de 1899.

G. Colladon.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 13 DE ABRIL DE 1899

El señor Brito entiende que sería del caso que antes de pasar el asunto á una Comisión Especial informara nuevamente la Dirección de Obras Municipales.

El señor Monteverde observa que dada la urgencia que invoca el peticionario podría prescindirse de ese trámite, pasando desde ya el asunto á estudio de la Comisión Especial con el objeto de abreviar tiempo.

El doctor Williman manifiesta que en las conferencias que celebre la Comisión Especial con el interesado se podrán proponer las modificaciones del caso á lo propuesto, tanto en lo que se refiere al sistema de tracción eléctrica, cuanto á las condiciones económico—administrativas del asunto.

El señor Requena García hace notar que ante todo lo que conviene dilucidar es si es conveniente ó no la sustitución del sistema de tracción que se propone.

El doctor Figari contesta que es asunto resuelto, por haber declarado la Comisión Extraordinaria anterior que no era hostil al pensamiento de transformar la tracción de los trenes por el sistema de electricidad.

El señor Iglesias estima que en estas cuestiones no debe haber apuros; recuerda con este motivo lo que ha sucedido en Buenos Aires con respecto á la concesión del Tranvía Eléctrico cuyo plazo es de

65 años.—Se entrega á la Municipalidad por todas las Empresas el 6 % de las entradas brutas.—Convendría tener en cuenta oportunamente estos datos.

Después de estos pareceres se *resuelve*: Nómbrase una Comisión Especial, compuesta de los señores doctor Williman, Monteverde y Hardoy para que informe.

COMISIÓN ESPECIAL DE TRANVÍAS.

Montevideo, Mayo 31 de 1899.

Señor Presidente:

La Comisión que suscribe, designada para informar en la propuesta presentada por el señor Colladon, referente al cambio de la tracción á sangre por la de electricidad en los Tranvías del Este, Reducto y Pocitos, Buceo y Unión, cumple su cometido en la forma que supone más conveniente á los bien entendidos intereses generales y municipales, presentando ante la Honorable Corporación las bases que ha proyectado y con arreglo á las cuales podría accederse al pedido del señor Colladon, representante de la «Sociedad Comercial de Montevideo».

La resolución sobre este importante asunto ha sufrido una larga demora, por cuyo motivo y en el deseo de no prolongarla más, no se toma esta Comisión el tiempo necesario para poder hacer una exposición detallada de las razones que motivan cada uno de los artículos del proyecto. Se reserva la facultad de hacerla verbalmente al discutirse cada una de las bases en el seno de la Corporación.

Por el momento se limita á decir: que, á su juicio el cambio de tracción será para nuestro país un paso más en el sentido del progreso, un importante adelanto en la viabilidad, y una nueva demostración de la facilidad con que nos asimilamos los grandes descubrimientos y aplicaciones de la ciencia tendentes á mejorar el bienestar social.

La modificación proyectada ya no es una novedad. Ciudades de orden muy secundario la han llevado á cabo, y sólo á condición de quedar rezagados en el movimiento general podría rechazarse, en principio, la transformación que patrocinamos.

Los inconvenientes de la tracción eléctrica, que señalan algunos, no lo son en realidad del sistema, sino de su mala aplicación; si se toman las medidas oportunas desaparecen en su mayor parte, subsistiendo en todo caso los de detalle, que nunca pueden dar base á argumentos serios.

En cambio sus ventajas son incuestionables. ¿Pueden ponerse en duda, entre otras, las que son consecuencia de la rapidez de las comunicaciones, la mejora de las condiciones higiénicas, la supresión de nuestro actual sistema de tracción, tan defectuoso y antiestético, etc.?

No pueden considerarse como fundamentales ligeras dificultades que en la práctica suelen ser sólo aparentes. Si así fuera, tampoco debían de haberse consentido las instalaciones del teléfono y luz eléctrica. ¿Aceptaría la supresión, á pesar de no responder siempre y de una manera completa á sus fines? ¿Se negará que su funcionamiento y aplicaciones tan generalizadas son una demostración incontestable de progreso social?

La Comisión informante impone en su proyecto ciertas condiciones generales, sin perjuicio de las especiales que se dictarán oportunamente, para salvar en lo posible las objeciones al nuevo sistema.

Velando por los intereses del tesoro Municipal, exige del concesionario se obligue á la entrega de una suma de dinero y un porcentaje mensual sobre las entradas brutas.

Da mayores facilidades al pueblo, fijando el máximo de las tarifas con una reducción sobre las existentes de un 33 % en casi todas las líneas.

Mira por el bienestar de sus connacionales, obligando á la Empresa á que 2/3 partes por lo menos de sus empleados sean ciudadanos orientales.

No se compromete el porvenir á un sistema especial de tracción eléctrica que será indudablemente mejorado—y se ha tenido también presente la necesidad de suprimir en un tiempo no muy lejano los desvíos de la ciudad vieja; de ahí los artículos 12, 27 y 28 del proyecto.

La Comisión no se pronuncia en cuanto al tiempo de la concesión, por ultrapasar el pedido el límite fijado por el artículo 4.º de la Ley de 10 de Julio de 1874.

Ha considerado facultativo de la Junta acordar la exención de de-

rechos á los materiales que se introduzcan, con arreglo á lo dispuesto por el artículo 2.º de la misma Ley.

Con un criterio poco contentadizo podría tal vez exigirse más.... ¿Pero no cree la Honorable Corporación que si en el caso se dan algunas facilidades bien se las merece quién se atreve á tomar la iniciativa en un asunto de esta trascendencia, implantando un nuevo sistema de tracción que da lugar al ingreso de un fuerte capital al país é irroga la pérdida de gran parte de los materiales existentes?

Por todo lo expuesto: opinan los que suscriben que la Honorable Corporación puede acceder al pedido del señor Colladon, siempre que acepte las bases propuestas, que son muy distintas de las por él formuladas.

Saludamos atentamente al señor Presidente.

*Claudio Williman.—Pedro B. Hardoy.—
Eduardo Monteverde.*

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 31 DE MAYO DE 1899

El señor Brito estima el asunto árduo y complejo—y propone se pase á estudio de todos los miembros, no obstante la competencia y el criterio con que se ha expedido la Comisión Especial.

El señor Iglesias conceptúa desde ya escasa la retribución que se exige, comparándola con la que se impone en Buenos Aires á las Empresas de tranvías á tracción eléctrica.

El doctor Williman replica que existen diferencias fundamentales entre esta ciudad y la de Buenos Aires.

Pero no es del caso entrar ahora á discutir el informe en particular; bastará que sea aceptado en general y se publique, para que el pueblo se dé cuenta del asunto y lo aprecie la prensa.

El señor Requena García cree que basta con disponer se publique simplemente el informe.

Y así se resuelve, debiendo á la vez publicarse las condiciones que la Comisión Especial aconseja.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 17 DE JUNIO DE 1899

En seguida se pasa á considerar las bases aconsejadas por la Comisión Especial en la solicitud de don Germán Colladon, á nombre de la Empresa que administra las líneas de tranvías del Este, del Reducto y del Buceo.

El señor Brito, como ya tuvo ocasión de significarlo, conceptúa la cuestión árdua y comprometedora de los intereses municipales, no obstante estar ya resuelta en principio por la *Comisión Extraordinaria Administrativa* anterior.

El doctor Figari dice que, en efecto, la *Comisión Extraordinaria* declaró como principio general que no era hostil al cambio de tracción animal por eléctrica.

El señor Requena García observa que lo que corresponde en primer lugar es que se sancionen en general las bases proyectadas.

El señor Ponce de León entiende que por el hecho de haberse nombrado una Comisión Especial para que dictaminara en el asunto ha sido el pensamiento aceptado en general.

El doctor Williman cree que si se entrara á tratar en general el asunto, resultaría completamente inútil el informe producido. Lo propio es que se pase á la discusión particular, es decir—que se entre al estudio de los detalles.

El señor Monteverde no ve inconveniente en que se discutan en general las condiciones que aconseja la Comisión Especial.

En vista de estas manifestaciones, el señor Presidente declara que el asunto se pone á discusión general.

El señor Brito pide la palabra y expone que lamenta sinceramente tener que hacer uso de la palabra discordando con sus distinguidos colegas, sobre el tópico que está al tapete de la discusión y ocupará la atención de la Junta.

El punto que se va á tratar creía que no había sido discutido como principio; pero varios colegas suponen que por el hecho de haber pasado el asunto á una Comisión Especial implica que fué aceptado en principio.—Otros dicen que fué discutido en la Comisión Extraordinaria y aceptado.—Pero, no obstante, entrará en considera-

ciones á grandes rasgos, para poner de manifiesto las dudas que le asaltan con relación al cambio de tracción en las líneas del tranvía del Este, Reducto y Pocitos, puesto que este procedimiento traerá aparejados perjuicios de consideración á factores de riqueza, como ser la ganadería en la parte relativa á raza caballar; la agricultura, en lo que se relaciona con el forraje;—y á varias industrias, como ser en la parte que afecta á los confeccionadores de arneses, á los herradores de caballos y al trabajo del hombre ocupado en los tranvías, que según cálculos que ha podido comprobar, alcanza á la respetable suma de \$ 500.000 anuales.

Siguiendo en este orden de cosas, dice el señor Brito: No quiero pecar por reacio al progreso científico en sus pasos gigantescos; pero sí quiero, que al abordarse asunto de esta especie y en salvaguardia de intereses vitales, reflexione este Municipio que vamos á conceder la instalación de un sistema sin haberse hecho los estudios indispensables, como principio, de la red de tracción eléctrica urbana, suburbana, de teléfonos, telégrafos, cables eléctricos, etc., los cuales no responden á un orden de colocación perfecto, lo que podría traer perjuicios de consideración con el derroche de cables ó hilos cuya colocación no responde á un preliminar de estudio serio.

Como también opina que correspondería para aceptar esta propuesta el llamado previo á licitación; pues hay que tener muy en cuenta que la Municipalidad de Montevideo posee una Usina de su exclusiva propiedad, la cual mañana podría ensancharse y ser una fuente de recursos para el Municipio, distribuyendo la fuerza motriz en tracción luz, etc.

Apuntadas estas ideas generales, que se deben tener muy en cuenta, no tiene ningún inconveniente en entrar á discutir las bases propuestas por la Comisión Especial.

El señor Ponce de León manifiesta que el señor Brito al establecer ciertas premisas contrarias al cambio de tracción animal por eléctrica, no ha tenido en cuenta las ventajas; entre ellas, principalmente, el aumento de valor de los terrenos, la baratura del transporte, la facilidad de las comunicaciones, que compensa sin duda los millares que se suponen perdidos, por el señor Brito.

El señor Monteverde á su vez replica que la serie de obstáculos é inconvenientes que ha referido el señor Brito, no corresponde aducirlos en la discusión general sino en la particular.

La rebaja que en el precio de los pasajes se obtendrá, importará con los años millones en beneficio de la población.

Si se aceptara el criterio del señor Brito, habría que empezar por repudiar el empleo de todas las máquinas de vapor, porque tiende momentáneamente á desalojar el brazo del hombre.—La cuestión sin embargo está resuelta por la ciencia económica, en favor del progreso en todas sus manifestaciones.

El doctor Figari declara que el problema de la tracción eléctrica está resuelto en sentido favorable en Europa como en América, donde existen numerosas líneas que funcionan con regularidad.

En cuanto al conflicto económico que suponen se producirá por el cambio á tracción eléctrica, él es más imaginario que real.

El señor Requena García recuerda que cuando pidió se postergara la consideración del asunto y se diera á la prensa, fué con el propósito de conocer como la opinión pública se pronunciaba sobre el particular. La prensa ha aceptado como ventajoso el cambio de tracción.—Todas las dudas que un principio tuvo se han disipado, estando dispuesto por consiguiente á prestarle su voto á las bases en general.

El doctor Williman expresa que á su juicio no es explicable se involucren en la dilucidación de problemas de esta magnitud, detalles relacionados con los arneses y herraduras de los caballos.

El argumento que se invoca ahora de los perjuicios que las máquinas traen aparejadas se discutió y fué resuelto por la ciencia económica desde el principio del siglo, cuando el empleo del vapor en la fabricación de los tejidos produjo gran alarma entre el elemento obrero.

La experiencia ha venido á probar después que el progreso en todas sus manifestaciones ha sido benéfico á las clases trabajadoras.

Además, en el caso ocurren, se olvida que el servicio de tracción eléctrica va á hacer necesaria la creación de talleres y fábricas donde se dará colocación á un mayor número de obreros.

En este estado y estando suficientemente discutido el asunto, se vota si se aprueban en general las bases de la referencia y resulta afirmativa por unanimidad.

Se pasa á la discusión particular.

Discutido el primer artículo se acepta con la modificación siguiente:

« 1.º Autorízase al señor Germán Colladon, Director-Gerente de

la Sociedad Comercial de Montevideo, para cambiar la tracción animal que emplea actualmente en las líneas del Este, Reducto, Pocitos, Buceo y Unión, por la de electricidad. »

En discusión el artículo 2.º el señor *Requena García* propone que los hilos se coloquen subterráneamente, en razón de los perjuicios que se causa al arbolado hasta el límite de la ciudad nueva.

El doctor Williman refiere que el señor Colladon se resiste á esa colocación, por la enorme suma que demandará la instalación. La modificación importaría un aumento de gastos de más de *doscientos mil pesos*.

Los hilos en la forma que se proyecta su colocación no causarán daño al arbolado.

El señor Iglesias refiere todas las cargas y obligaciones á que se sujeta por la Municipalidad de Buenos Aires á los concesionarios de tranvías eléctricos.—Además de contribuir con el 6 % de las entradas brutas, se les impone el alumbrado de las cuadras que recorren por medio de la colocación de una lámpara de arco voltaico.—Además se les hace pagar \$ 200 por cada cuadra en el trayecto de la ciudad.

El señor Requena García se da por convencido con las explicaciones del doctor Williman.

El señor Brito propone que el cable se coloque subterráneamente hasta la calle Ibicuy.

El señor Monteverde advierte que el cable subterráneo fué propuesto por la Comisión y no por el señor Colladon.

El doctor Figari dice que la calle Ciudadela es el límite de la ciudad vieja.

El señor Ponce de León hace notar que existe una cuadra de la calle Paysandú angosta, situada entre Ciudadela y Florida, circunstancia que da mérito á que se adopte como límite extremo al Este de la ciudad la calle de Florida.

En consecuencia, queda sancionado así dicho artículo:

« El sistema de tracción eléctrica que se empleará será mixto Trolley de conductores aéreos al Este de la calle Florida—y de esta calle inclusive, al Oeste, el de conductores subterráneos ó conductores interrumpidos (sistemas Claret Vuillenmer, Diato, etc.) ó acumuladores.

El señor Brito pide que conste su voto negativo, en razón de haber propuesto como límite la calle Ibicuy.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 20 DE JUNIO DE 1899

Continúa la orden del día que la constituye el asunto referente á tracción eléctrica para los tranvías del Este, Buceo y del Reducto.

En discusión el artículo 3.º—Explicado por el *doctor Williman*, y después de un breve cambio de ideas, queda sancionado en la forma propuesta por la Comisión Especial, es decir en estos términos:

« El hilo conductor se suspenderá á una altura mayor de seis metros, de brazos metálicos sostenidos por columnas de hierro colocadas en el cordón (orilla) de la vereda, reuniendo condiciones de solidez y elegancia; con perfecto aislamiento los puntos de unión del conductor, con los soportes y dispuesto el conjunto de tal modo que no contraste con el ornato público. »

En discusión el artículo 4.º es aprobado tal cual lo propuso la Comisión, siendo su texto el siguiente: « El potencial eléctrico no podrá ser mayor de 550 volts de corriente continua. »

En discusión el artículo 5.º, después de un breve cambio de ideas, se acuerda sancionarlo así:

« 5.º Todo el material, fijo ó rodante que se emplee, será de primera clase, nuevo y de último sistema práctico; su colocación y funcionamiento serán con arreglo á lo más adelantado en electricidad industrial. »

En discusión el artículo 6.º, después de las demostraciones del caso, expuestas por el *doctor Williman*, queda aprobado de acuerdo con lo aconsejado por la Comisión Especial y en esta forma:

« 6.º Los *reguladores* (reostatos) llenarán las mejores condiciones para poner en marcha el carruaje, detenerlo, cambiar la dirección, modificar la velocidad y actuar sobre los frenos eléctricos. »

El 7.º se acepta también, siendo su redacción la que sigue:

« 7.º Los carruajes tendrán además del freno eléctrico, uno mecánico. »

En discusión el art. 8.º se sanciona con este aditamento: *siendo la Empresa responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse.*

Su texto completo es el que va á continuación:

« 8.º En la colocación de los *feeders*, cables subterráneos y conductor aéreo, se tomarán las precauciones indispensables á fin de evitar las acciones electrólíticas sobre las cañerías de Gas y Aguas Corrientes, la influencia (inducción) en las líneas telegráficas y telefónicas y las descargas eléctricas al nivel del suelo, que pondrían en peligro la seguridad de las personas, siendo la Empresa responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse. »

El art. 9.º se discute y se explica por el *doctor Williman*, adoptándose con la modificación de que la velocidad de los trenes por la ciudad hasta el Boulevard General Artigas no excederá de 10 kilómetros por hora.

En consecuencia queda redactado así el Artículo 9.º « La velocidad de los coches no podrá ser mayor de 10 kilómetros por hora en las calles de la ciudad hasta el Boulevard General Artigas y -15 kilómetros fuera de ese límite. »

En consideración el art. 10.º, se aprueba tal cual lo formuló la Comisión, siendo su tenor:

« 10.º En general deben tomarse todas las medidas de precaución y prudencia destinados á evitar los inconvenientes ó peligros que provienen, sobre todo: de velocidad exagerada, ausencia de buenas señales, irregularidades en los electromotores, insuficiencia de medios de detención, mala dirección, falta de aparatos de seguridad ó deficiencias en las uniones eléctricas. »

El artículo 11 se discute y queda aprobado conforme á lo indicado por la Comisión, siendo esta su redacción:

« 11. El funcionamiento del nuevo sistema de tracción no debe originar obstáculos en la vía pública ni dificultar el tránsito; debiendo tomarse las precauciones convenientes al efecto, en cuanto á la colocación de los rieles, conductores y soportes. »

El artículo 12 se aprueba con la adición en su final de que: *el aviso será notificado en debida forma.*

Su texto queda así completo:

« 12. Si transcurridos quince años de explotación hubiera en el Municipio otras líneas de tranvías de diferente sistema servidas por la electricidad, que hayan funcionado con éxito durante cinco años, la Empresa debe, si así lo dispusiera la Municipalidad, previos los informes científicos del caso, modificar su sistema dentro de dos años, contados desde la fecha del aviso, que será notificado en debida forma. »

El artículo 13 se aprueba previas las explicaciones del doctor Williman. Sus términos son éstos:

« 13. Terminado el plazo de la concesión quedarán á beneficio del Municipio, en buen estado de conservación, las vías y material rodante. »

EXTRACTO DE LA SESIÓN DE 27 DE JUNIO DE 1899

Se entra á la consideración del asunto que motivó la convocatoria de esta sesión extraordinaria, es decir: el cambio de tracción para los tranvías del Este, Pocitos y Reducto.

En discusión el artículo 14.

El señor Brito propone se complemente dicho artículo con la consignación de que la tarifa propuesta regirá hasta las 12 p. m.

La indicación da lugar á las apreciaciones del caso, interviniendo en el debate todos los señores presentes al acto.

Aceptada por los señores de la Comisión Especial la adición, queda también aceptada por la Corporación, en cuya virtud es redactado el primer inciso del artículo en esta forma:

« 14. La tarifa á regir hasta las 12 p. m., será como máximo la siguiente: »

En discusión los incisos subsiguientes que fijan los trayectos y el precio de los pasajes, se sancionan de esta manera:

Tranvía Pocitos, Buceo y Unión

Desde cualquier punto de la ciudad hasta la estación actual,	
y viceversa	\$ 0.04
Desde la Estación á la playa de los Pocitos, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación al Cementerio del Buceo ó hasta la Unión,	
y viceversa	» 0.04

Tranvía del Reducto

Desde su punto de partida hasta la Estación actual del Reducto, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación Reducto á camino Artigas, y viceversa.	» 0.04
Id. id. Paso del Molino, y viceversa	» 0.04
Id. id. Suárez y Larrañaga, y viceversa	» 0.04

Tranvía del Este

Desde la Aduana á la calle 18 de Julio y Victoria, y viceversa »	0.04
Id. id. á la calle Constituyente y Victoria, y viceversa . . »	0.04
Id. id. á la playa Ramírez, y viceversa »	0.04
Desde la Estación del Cordón á Punta Carretas, y viceversa »	0.04

Además se agregan estos incisos al artículo, después de haber sido sancionados por la Corporación:

« La tarifa para trenes extraordinarios no podrá ser mayor del duplo del precio común.—Esta cláusula no comprende los trenes que se contraten como expresos. »

« Los estudiantes y colegiales que acrediten ser alumnos de cualquier establecimiento público gozarán del beneficio del medio pasaje, es decir: pagarán la mitad del precio fijado tanto para los boletos como para la expedición de tarjetas. »

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 8 DE JULIO DE 1899

En seguida se pone á deliberación de la Junta la cuestión cambio de tracción por eléctrica de los tranvías del Este, Reducto y Buco, etc.

En discusión el artículo 15.

Deseando tomar parte en el debate el señor Vicepresidente, pide se nombre un Presidente *ad-hoc* y resulta electo por unanimidad el señor *Ponce de León*, quien ocupa la presidencia.

El señor Iglesias pide se dirija la Junta al señor Intendente Municipal de Buenos Aires, preguntándole si son exactos los datos que él ha hecho conocer á la Corporación y que el doctor *Williman* asegura están modificados ó derogados por disposiciones posteriores.

En ese concepto dicta lo siguiente: « Que se pregunte al Intendente Municipal de Buenos Aires:

« 1.º Si el término de las concesiones de tranvías eléctricos es de 60 años.

« 2.º Si pagaron \$ 500 por cuadra por una sola vez al abrirse las líneas al servicio público, en el perímetro de ocho cuadras á partir de la Plaza Victoria.

« 3.º Pago de \$ 400 en el perímetro de 20 cuadras hacia cualquier rumbo y fuera del anterior.

« 4.º Pago de \$ 200 por cuadra en las calles pavimentadas en toda la extensión del tranvía, cuyo pago se hará después de un año de ponerse en servicio público fuera del anterior.

« 5.º Pago general de \$ 50 por cuadra.

« 6.º Pago de la 4.ª parte del afirmado cada vez que la Municipalidad lo mande renovar, sin devolución del material antiguo.

« 7.º Tres lámparas de mil bujías por cuadra, que la Empresa costeará así como la colocación.

« 8.º El 6 % de las entradas brutas.

« 9.º Derecho de la Municipalidad de usar para su servicio de las vías, por ejemplo: para hacer circular zorras que transporten las basuras ó materiales de construcción para obras municipales.

« 10. Las Empresas de tranvías al principio de cada año presentarán á la Intendencia sus tarifas de pasajes y de carga, así como el itinerario y el horario. Las primeras no podrán alterarse sin aprobación de la Municipalidad.

« 11. Si la Compañía metropolitana entrega el 8 % de sus entradas brutas á la Municipalidad.

El señor Brito lamenta discordar con el pedido del señor Iglesias por cuya razón votará en contra.

En cuanto á las obligaciones que deben imponerse á la Empresa que representa el señor Colladon entiende que deben obedecer al criterio propio de cada uno y no á lo que se haga en otros países, no obstante la conveniencia de conocer su legislación y aplicar algunos de sus preceptos, cuando sean adaptables á nuestras necesidades y á nuestros progresos.

En igual sentido se pronuncian más ó menos los demás vocales, después de hacerse notar lo improcedente de hacer la consulta que se ha indicado al Intendente Municipal de Buenos Aires, el cual la contestaría, en el caso que se le dirigiera, remitiendo las publicaciones oficiales que la Junta conoce.

En esa virtud se consultan los votos, lo que da por resultado se rechace la proposición del señor Iglesias.

Continúa la discusión del artículo 15 y después de un cambio de ideas prolongado, se acuerda por último su modificación en cuanto á

la suma total á exigirse, así como con relación al porcentaje, que se elevará á 3 1/2 % después de los 25 años de concesión.

Dicho artículo queda redactado en definitiva así:

« 15. La Empresa abonará á la Municipalidad la suma de *treinta mil pesos oro* sellado dentro de dos años de otorgada la concesión, y además mensualmente el 3 % del producido bruto de sus entradas durante todo el término de su duración, la que queda fijada desde ya en 25 años, de acuerdo con lo que prescribe sobre el particular la ley de tranvías.—Si el Honorable Cuerpo Legislativo aumentara el término de la concesión, en tal caso la Empresa abonará un 3 1/2 % de sus entradas brutas y á partir del vencimiento del primer plazo estipulado.

El doctor Williman hace constar sin embargo que no está conforme en que se fije desde ya el plazo de 25 años como término de la concesión.

El señor Presidente, dada la aceptación de los demás miembros, declara sancionado el expresado artículo en la forma que queda redactado.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 13 DE JULIO DE 1899

Continúa la consideración del asunto relativo al cambio de tracción en los tranvías del Este, Reducto y Pocitos, etc.

En discusión el artículo 16.

El señor Iglesias propone se sancione antes un artículo por el cual la Junta se reserve intervenir á principio de cada año en la tarifa de pasajes y de carga, así como en el itinerario.

El doctor Williman declara que es imposible aceptar el artículo propuesto, desde que ya se ha sancionado la cláusula que fija los precios máximos de los pasajes.

Los señores Monteverde y Hardoy observan que la regulación del itinerario corresponde á las disposiciones del Reglamento de Tranvías.

El señor Brito advierte que el derecho de transportar cargas por los tranvías sería materia de un contrato especial.

El doctor Figarí entiende también que la disposición es más bien de carácter reglamentario; en todo caso podría introducirse la ampliación en el artículo 17.

El señor Iglesias propone también que la Empresa pague por una sola vez de la calle Florida para adentro cien pesos por cuadra, y cuarenta pesos para afuera.

El señor Requena García hace presente que la Junta aceptó treinta mil pesos en vez de los veinte y cinco mil pesos pedidos por la Comisión Especial, precisamente para no exigir otra remuneración de inmediato; después de los 25 años se elevó como se sabe el porcentaje á 3 1/2.

El señor Brito manifiesta que lamenta discordar con lo propuesto por el señor Iglesias.

El doctor Williman conceptúa inusitado lo que indica el señor Iglesias, después de haberse sancionado la retribución de treinta mil pesos.

El señor Hardoy se pronuncia también de acuerdo.

El señor Monteverde entiende que se está trastornando el procedimiento á seguirse en la discusión. Las modificaciones ó ampliaciones de condición fundamental, deberán proponerse después que haya terminado la discusión de las bases propuestas por la Comisión Especial.

El doctor Figari se manifiesta de acuerdo en cuanto á las articulaciones que importen una novedad; las modificaciones procede que se introduzcan durante la deliberación del asunto.

El señor Iglesias pide que conste que cuando se discutió el art. 15 propuso se exigiera á la Empresa por una sola vez la suma de sesenta mil pesos.

Suficientemente discutido el art. 16 queda aprobado en esta forma:

« 16.º La Junta E. Administrativa y la Empresa darán por terminadas las cuestiones que sostienen actualmente sobre validez de los contratos y por caducadas todas las concesiones, unificándose en ésta todas sus líneas. »

En discusión el artículo 17, el *doctor Figari* propone se adicione expresándose que los reglamentos á que alude son los generales de tranvías. Aceptada la indicación, queda aprobado el art. del modo siguiente:

« 17. La Empresa estará sujeta al control y á los reglamentos generales de tranvías y á los especiales sobre tracción eléctrica que dicte la Municipalidad, mientras no haya oposición con el contrato de concesión. »

Los artículos 18, 19, 20, 21 y 22, se aprueban tal cual los propone la Comisión Especial.

Al discutirse el 22.º el *señor Brito* teme que la Empresa abuse adoptando un ancho mayor de 2^m para los vagones, á lo que replica el *doctor Williman* que sin dejar de reconocer el peligro que importaría para la seguridad del tránsito el hecho, si se produjera, el caso está previsto en términos generales por la circunstancia de que todos los materiales y tren rodante á emplearse deben ser aceptados previamente por la Municipalidad.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 15 DE JULIO DE 1899

Se entra á tratar el asunto referente á la tracción eléctrica.

El señor Iglesias pide se nombre un Presidente *ad hoc* en razón de que va á tomar parte en la discusión.

Se nombra en consecuencia al señor *Ponce de León*, el cual ocupa la presidencia.

En discusión el artículo 23. Después de un breve cambio de ideas se acepta tal cual lo ha propuesto la Comisión, sancionándose en esta forma:

« 23. El personal de la Empresa estará compuesto por lo menos en sus 2/3 partes de ciudadanos orientales. »

En discusión el artículo 24. Después de apreciarse su alcance se acuerda aceptar el 1.º inciso, con la adición al final de que la introducción de los materiales se hará *con arreglo á la ley de la materia*.

Dicho artículo quedará redactado así:

« 24. La Empresa podrá introducir libre de derechos, durante los tres años siguientes á la escrituración, los materiales necesarios para la construcción de las vías y su explotación, con arreglo á la ley de la materia. »

« Podrá obtener la misma exención cada diez años, siempre que justifique plenamente ante la Municipalidad la necesidad de la renovación de materiales. »

Este segundo inciso es discutido en particular, haciéndose algunas ligeras observaciones respecto á la extensión de su significado, resolviéndose dejarlo tal cual lo propone la Comisión Especial.

El señor Iglesias pide que conste su voto negativo á este último inciso.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DE 22 DE JULIO DE 1899

Se pone á consideración de la Junta el asunto referente al cambio de tracción eléctrica.

El señor Vice-Presidente desea tomar parte en la discusión, en cuya virtud se designa al señor Ponce de León como Presidente *ad-hoc*.

En discusión el artículo 25.

El doctor Figari propone que en vez de *cruxan* se ponga en su lugar *recorran*.

El señor Iglesias declara que no está conforme con el artículo.

Y como no se adujera otra observación, queda resuelta la adopción de dicho artículo de este modo:

« 25. Estará obligada á mantener en buen estado el pavimento de las calles que recorran sus líneas en el espacio que comprendan sus rieles y 0m. 50 á cada lado de éstos. »

El señor Iglesias pide se levante la sesión en vista de haber sonado la hora.

El doctor Williman propone se prorrogue hasta las 6 1/2 de la tarde.

Aceptada la indicación, se pone en discusión el artículo 26.

El doctor Williman propone se suprima el inciso 2.º

El señor Requena García propone á su vez se suprima el inciso 3.º

En esa virtud se sanciona el artículo así:

« 26.º Si la Junta cambiase el pavimento, será de cuenta de la Empresa la parte comprendida entre los rieles más 0m. 50c. de cada lado. »

En discusión el art. 27.º, se aprueba tal como lo propone la Comisión Especial, así como el 28, 29, 30 y 31.

Se proclaman, pues, sancionados todos los artículos que la Comisión Especial sometió á la deliberación de la Junta.

En la próxima sesión se tratará de los artículos aditivos ó suplementarios que deseen proponer además los señores miembros.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL 10 DE AGOSTO DE 1899

Se pasa en seguida á la consideración del asunto que constituye principalmente la orden del día—el referente al cambio de tracción de los tranvías del Este, Reducto y Buceo.

El señor Monteverde recuerda que cuando se sancionaron las bases propuestas por la Comisión Especial, se consignó la reserva de que los aditamentos y nuevas articulaciones se propondrían en una reunión especial.

El señor Iglesias expone nuevamente que á su juicio deben recargarse las obligaciones y compromisos á imponerse á la Empresa, en razón de los beneficios que va á reportar con el cambio de tracción. Así es que tratará de que se exija las condiciones que se han sancionado en Buenos Aires por la Municipalidad, con las modificaciones del caso. Cree que los 75 años que se piden de concesión justifican esta actitud.

Al efecto propone desde ya esta cláusula:

« La Empresa á principio de cada año presentará á la Junta su tarifa de pasajes, así como el itinerario y el horario respectivos, los que no podrán ser alterados sin aprobación de la Junta. »

El doctor Figari observa que ese artículo es una redundancia, pues en otra forma se encuentra incorporado entre las obligaciones de la Empresa.

Los demás señores se pronuncian también en idéntico sentido, haciendo resaltar especialmente los señores de la Comisión Especial *doctor Williman, Monteverde y Hardoy*, que en el estudio del asunto han contemplado con el mayor interés las conveniencias municipales y del público, estableciendo exigencias é imponiendo obligaciones que constituyen sin duda una novedad en la Administración, como la relativa al porcentaje de las utilidades, la oblación de una suma de cuenta y las demás cláusulas beneficiosas al servicio de la población.

El señor Brito advierte que la tarifa sancionada lo ha sido como máximo; de manera que siempre podrá gestionarse una rebaja de precios.

Dado el punto por suficientemente discutido, se vota la proposición del señor Iglesias y resulta negativa.

El señor Brito propone el siguiente aditamento:

« La Empresa queda obligada cuando las necesidades lo exijan, á juicio de la Junta, á hacer circular por la mañana y tarde y á las horas que al efecto se convengan, trenes especiales para obreros, á precios reducidos. »

Después de un breve cambio de ideas, se vota y queda aprobado.

El señor Iglesias propone que « la Empresa pague anualmente una patente de diez pesos por cada cien metros de línea que recorra. »

El señor Iglesias considera que la economía que la Empresa obtendrá con el cambio de tracción le permitirá sufragar ese gravamen.

Se advierte por los demás vocales que el punto ya fué materia de discusión, cuando se trató de las remuneraciones á requerirse de la Empresa.

Por consiguiente se da por bastante debatido, y votándose resulta negativa.

El señor Iglesias propone además este otro artículo:

« La Empresa costeará el pago de la cuarta parte del afirmado en todas las calles que recorran sus líneas, cada vez que á la Junta se le ocurra renovarlo y de la clase que fuese el afirmado, sin devolución de la parte de material antiguo. »

El doctor Figari advierte que el punto ya ha sido discutido, puesto que en las bases adoptadas se encuentra la disposición de conservar y renovar el pavimento por parte de la Empresa.

Los demás señores comparten la opinión emitida, resultando por consiguiente desechado el artículo.

El señor Iglesias propone también:

« Que la Empresa costee el servicio de una lámpara de arco voltaico de 1.000 bujías por cada 120 metros de largo, en toda la extensión de las líneas que recorra. »

El doctor Williman advierte que ese servicio gratuito y su instalación excedería el importe de doscientos mil pesos anuales, erogación que evidentemente no podrá soportar la Empresa.

Los señores Brito y Monteverde creen también que una exigencia de esa naturaleza no podrá soportarla ninguna Empresa.

Se vota en seguida la proposición del señor Iglesias y resulta negativa.

El señor Iglesias declara acto continuo que no seguirá proponiendo retribuciones ú obligaciones á cargo de la Empresa, en vista de que han sido rechazadas todas sus cláusulas.

El señor Brito dicta este artículo que funda brevemente:

« La Empresa no podrá suministrar energía eléctrica á otros fines que los que exija el funcionamiento de sus trenes. »

Es aprobado por la Corporación.

El señor Brito entiende que debería consignarse por medio de una prescripción especial que todos los perjuicios y responsabilidades con relación á terceros, serán de cuenta exclusiva de la Empresa.

El señor Requena García hace presente que esa determinación se registra en el Código Civil, siendo por consiguiente innecesaria.

El doctor Williman opina del mismo modo; además ya se ha sancionado un artículo relacionado con esa prescripción.

El señor Ponce de León conceptúa que estando previsto el caso, no hay necesidad de repetir el precepto.

El mismo *señor Ponce de León* propone en seguida:

« Si durante la vigencia de esta concesión se adoptaran en otras ciudades aparatos reconocidamente útiles, destinados á garantizar la seguridad del público, la Empresa estará obligada á emplearlos, poniéndolos en práctica inmediatamente. »

Dicha cláusula se aprueba.

El señor Brito propone que la Junta tenga el derecho de usar las vías en servicio municipal en las horas que no perjudique el movimiento general de la Empresa.

Se observa que esta determinación ya está comprendida en el artículo que trata de la servidumbre de línea, resultando por consiguiente rechazado el artículo.

El señor Brito propone se determinen las calles y caminos que recorran las líneas.

Se comete en seguida á la Mesa la ordenación de los artículos sancionados, presentando redactada la resolución definitiva en la próxima sesión.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 12 de 1899.

Vistas estas actuaciones en las varias sesiones celebradas con ese motivo;

Después del estudio detenido consagrado de una manera especial á la dilucidación del asunto, mediante el cual cada una de las cláusulas

las sancionadas ha merecido una consideración atentísima, en el interés de conciliar las legítimas exigencias del bien común con los propósitos de la Empresa;

Oídas las explicaciones verbales de la Comisión Especial nombrada para dictaminar en la petición del señor Colladon, así como las conclusiones de su informe:

Aceptada en principio como una mejora y un progreso urbano la transformación de la tracción animal por la eléctrica, en razón de las facilidades que ofrece al transporte cómodo y barato, la celeridad de las comunicaciones y el menor estorbo en la ocupación de la vía pública;

La baratura que de ahí puede derivarse en la tarifa de precios de pasajeros, á pesar de la reducción impuesta desde ya, que importa, sin duda, una ventaja de cuenta para el movimiento de la población;

Habida consideración de las demás circunstancias favorables, y por lo que concierne á la economía municipal la contribución con que concurrirá la Empresa del producto bruto de sus entradas, así como la suma que en retribución de la concesión oblará en primer término en la caja de la Junta;

La Corporación al tenor de las condiciones propuestas por la Comisión Especial, ampliadas y adicionadas en los acuerdos generales respectivos, resuelve definitivamente:

- 1.º Autorízase al señor Germán Colladon como Representante de la « Sociedad Comercial de Montevideo », para cambiar la tracción animal que emplea actualmente en las líneas del Este Reducto, Pocitos y Buceo y Unión, por la de electricidad.
- 2.º El sistema de tracción eléctrica que se empleará será mixto: Trolley de conductores aéreos al Este de la calle Florida;—y de esta calle inclusive al Oeste, el de conductores subterráneos ó conductores interrumpidos (sistema Claret Villenmier Diatto, etc.) ó acumuladores.
- 3.º El hilo conductor se suspenderá á una altura mayor de seis metros, de brazos metálicos sostenidos por columnas de hierro colocadas en el cordón (orilla) de la vereda, reuniendo condiciones de solidez y elegancia; con perfecto aislamiento los puntos de unión del conductor con los soportes, y dispuesto el conjunto de tal modo que no contraste con el ornato público.
- 4.º El potencial eléctrico no podrá ser mayor de 550 volts de corriente continua.

- 5.º Todo el material fijo y rodante que se emplee será de primera clase, nuevo y de último sistema práctico; su colocación y funcionamiento serán con arreglo á lo más adelantado en electricidad industrial.
- 6.º Los *reguladores* (reostatos) llenarán las mejores condiciones para poner en marcha el carruaje, detenerlo, cambiar la dirección, modificar la velocidad y actuar sobre los frenos eléctricos.
- 7.º Los carruajes tendrán además del freno eléctrico uno mecánico.
- 8.º En la colocación de los *feeders*, cables subterráneos y conductor aéreo, se tomarán las precauciones indispensables á fin de evitar las acciones electrolíticas sobre las cañerías de gas y aguas corrientes, la influencia (inducción) en las líneas telegráficas y telefónicas, y las descargas eléctricas al nivel del suelo, que pondrían en peligro la seguridad de las personas; siendo la Empresa responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse.
- 9.º La velocidad de los coches no podrá ser mayor de 10 kilómetros por hora en las calles de la ciudad hasta el Boulevard General Artigas, y 15 kilómetros fuera de ese límite.
10. En general deben tomarse todas las medidas de precaución y prudencia destinadas á evitar los inconvenientes ó peligros que provienen, sobre todo: de velocidad exagerada, ausencia de buenas señales, irregularidades en los electro-motores, insuficiencia de medios de detención, mala dirección, falta de aparatos de seguridad ó deficiencias en las uniones eléctricas.
11. El funcionamiento del nuevo sistema de tracción no debe originar obstáculos en la vía pública ni dificultar el tránsito; debiendo tomarse las precauciones convenientes al efecto, en cuanto á la colocación de los rieles, conductores y soportes.—Si durante la vigencia de esta concesión se adoptaran en otras ciudades aparatos reconocidamente útiles, destinados á garantizar la seguridad del público, la Empresa estará obligada á emplearlos, poniéndolos en práctica inmediatamente.
12. La Empresa no podrá suministrar energía eléctrica á otros fines que los que exija el funcionamiento de sus trenes.
13. Si transcurridos quince años de explotación hubiera en el Municipio otras líneas de tranvías de diferente sistema servidas

por la electricidad, que hayan funcionado con éxito durante cinco años, la Empresa debe, si así lo dispusiera la Municipalidad, previos los informes científicos del caso, modificar su sistema dentro de dos años, contados desde la fecha del aviso, que será notificado en debida forma.

14. Terminado el plazo de la concesión, quedarán á beneficio del Municipio, en buen estado de conservación, las vías, material rodante y canalización eléctrica.
15. La tarifa á regir hasta las 12 p. m., será como máximo la siguiente:

Tranvía Buceo, Pocitos y Unión

Desde cualquier punto de la ciudad al Oeste, hasta la Estación actual, y viceversa	\$ 0.04
Desde la Estación á la Playa de los Pocitos, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación al Cementerio del Buceo ó hasta la Unión, y viceversa	» 0.04

Tranvía del Reducto

Desde su punto de partida hasta la Estación actual del Reducto, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación del Reducto á Camino de Artigas, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación del Reducto al Paso del Molino, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación del Reducto á Suárez y Larrañaga, y viceversa	» 0.04

Tranvía del Este

Desde la Aduana á la calle 18 de Julio y Victoria, y viceversa	» 0.04
Desde la Aduana á la calle Constituyente y Victoria, y viceversa	» 0.04
Desde la Aduana á la Playa de Ramírez, y viceversa	» 0.04
Desde la Estación del Cordón á Punta Carretas, y viceversa	» 0.04

La tarifa, para trenes extraordinarios no podrá ser mayor del duplo del precio común.—Esta cláusula no comprende los trenes que se contraten como expresos.

Los estudiantes y colegiales que acrediten ser alumnos de cualquier establecimiento público gozarán del beneficio del medio pasaje, es decir: pagarán la mitad del precio fijado tanto para los boletos como para la expedición de tarjetas.

La Empresa queda obligada cuando las necesidades lo exijan, á juicio de la Junta, á hacer circular por la mañana y tarde y á las horas que al efecto se convengan, trenes especiales para obreros, á precio reducido.

16. La Empresa abonará á la Municipalidad la suma de *treinta mil pesos*, oro sellado, dentro de dos años de otorgada la concesión, y además mensualmente el 3 % del producido bruto de sus entradas durante todo el término de su duración, la que queda fijada desde ya en veinticinco años, de acuerdo con lo que prescribe sobre el particular la Ley de tranvías.

Si el Honorable Cuerpo Legislativo aumentara el término de la concesión, en tal caso la Empresa abonará un 3 1/2 % de sus entradas brutas y á partir del vencimiento del primer plazo estipulado.

17. La Junta Económico-Administrativa y la Empresa darán por terminadas las cuestiones que sostienen actualmente sobre validez de los contratos, y por caducadas todas las concesiones, unificándose en ésta todas las líneas.
18. La Empresa estará sujeta al control y á los reglamentos generales de tranvías y á los especiales sobre tracción eléctrica que dicte la Municipalidad, mientras no haya oposición con el contrato de concesión.
19. Entregará á la Junta 50 tarjetas de libre tránsito para todas sus líneas.
20. El plazo de la concesión se contará desde el día en que se firme la escritura respectiva, lo que deberá practicarse dentro de los treinta días de fijado por el Cuerpo Legislativo el tiempo que debe durar dicha concesión.
21. Dentro de los dos años siguientes á la escrituración, se abrirán al servicio público las líneas; pudiendo prorrogarse el plazo por

un año más, siempre que motivos de fuerza mayor justificadas hayan impedido su terminación.

22. La falta de cumplimiento á lo dispuesto en el artículo 20 hará caducar la autorización. El no cumplimiento de lo establecido en el artículo 21 hará incurrir á la Empresa en una multa de \$ 25.000, á beneficio de la Municipalidad; y 1.000 \$ por cada mes de retardo.
23. Las tres líneas tendrán una trocha de 1 m. 44 c.
24. El personal de la Empresa estará compuesto por lo menos en sus dos terceras partes de ciudadanos orientales.
25. La Empresa podrá introducir libres de derechos, durante los tres años siguientes á la escrituración, los materiales necesarios para la construcción de las vías y su explotación, con arreglo á la ley de la materia.

Podrá obtener la misma exención cada diez años, siempre que justifique plenamente ante la Municipalidad la necesidad de la renovación de materiales.

26. Estará obligada á mantener en buen estado el pavimento de las calles que recorran sus líneas en el espacio que comprendan sus rieles y 0 m. 50 c. á cada lado de éstos.
27. Si la Junta cambiase el pavimento, será de cuenta de la Empresa la parte comprendida entre los rieles más 0 m. 50 c. de cada lado.
28. La Empresa se compromete á prestar acatamiento, sin reclamo alguno, á la disposición general sobre servidumbre de vías que se dicte, y que tendrá carácter obligatorio para todas las Empresas de tranvías.
29. Se compromete también á la supresión en el porvenir de los desvíos en la ciudad vieja, siempre que el Municipio le otorgue las facilidades necesarias para entrar por unas calles y salir por otras.
30. Los planos definitivos, con todos los detalles necesarios para el cambio de tracción, deberán ser presentados á la Municipalidad dentro de los tres meses de escriturado este contrato y á los efectos de su aprobación por la Dirección de Obras Municipales.

El tiempo que se tome esa Dirección para su estudio y re-

solución definitiva se llevará en cuenta á favor del concesionario, á los fines de lo establecido en los artículos 21 y 22 de este arreglo.

31. Antes de librarse la línea al servicio público, se realizará una inspección general y prueba oficial con intervención de la Corporación Municipal, á fin de comprobar si se han cumplido las condiciones establecidas anteriormente.
32. En el caso de que el Cuerpo Legislativo por su parte no asienta al término solicitado para la vigencia de la concesión, ó introduzca alteraciones no consentidas por el peticionario, queda subentendido que la situación de los asuntos relacionados con la caducidad de las concesiones del Tranvía del Este y ramales del Tranvía del Reducto, en nada se perjudica, y por consiguiente, tanto la Junta E. Administrativa como los empresarios de esas líneas se hallarán en aptitud de ejercitar los derechos y acciones de que se crean asistidos, al tenor de los respectivos contratos.

Notifíquese á la Empresa, reduciéndose oportunamente el asunto á escritura pública.

MONTERO.
R. V. Benxano,
Secretario General.

SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 18 de 1899.

En esta fecha notifiqué la precedente resolución al señor don Roberto K. Theobald en su calidad de Director-Gerente de la «Sociedad Comercial de Montevideo,» en ausencia de don Germán Colladon, quien manifestó que una vez impuesto de lo resuelto y previa consulta al señor Colladon que se halla actualmente en Londres ocupándose de este asunto, se presentará á la Junta declarando si está ó no conforme con lo resuelto.

R. K. Theobald.
Pedro Faxxio,
Oficial 1.º—Sub-Secretario

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa.

Germán Colladon, en representación de la «Sociedad Comercial de Montevideo», propietaria de los Tranvías del «Este», «Reducto», «Pocitos», Buceo y Unión», en el expediente sobre cambio de la tracción animal en esas líneas por la tracción eléctrica y uniformidad de los plazos y condiciones de las concesiones de las mismas, respetuosamente me presento y digo: Que de vuelta de mi viaje á Londres, adonde fuí á ocuparme de este asunto, me he informado de la resolución definitiva dictada por la Junta, después de oír el informe de la Comisión Especial compuesta de los señores Wílliman, Hardoy y Monteverde.

Comienzo por decir que he obtenido los capitales necesarios para llevar á cabo la tracción eléctrica proyectada, y que estoy pronto para comenzar los trabajos inmediatamente, debido á una circunstancia que debo hacer conocer á la Junta.

Los capitalistas que van á emplear su dinero en esta operación son los mismos que han establecido en Buenos Aires uno de los tranvías eléctricos de Belgrano y que actualmente se ocupan de construir otro en la misma ciudad, para el cual esperan materiales de importancia, que deben pasar por este puerto en los primeros días del mes de Octubre próximo, entre los que está comprendido un motor de ochocientos caballos.

Esos materiales los haré bajar en Montevideo y comenzaré en seguida los trabajos, contrayendo el compromiso formal de inaugurar el tranvía eléctrico á Los Pocitos en el mes de Enero próximo, si la concesión se tramita y acuerda sin demora, de manera que pueda extenderse la respectiva escritura en la primera quincena del mes de Octubre.

Caso contrario, perderemos un año y no será posible tener tracción eléctrica hasta 1901.

Llamo la atención sobre la importancia de este beneficio que ofrezco al Municipio—y paso á indicar las modificaciones que solicito á la resolución dictada por la Junta.

Art. 2.º La Empresa no puede aceptar los conductores subterráneos en la Ciudad Vieja (al Oeste de la calle Florida), por las razones que voy á expresar.

El sistema Trolley de conductores aéreos es el que está en práctica en todas las ciudades del mundo: París, Londres, Bruselas, Barcelona, Madrid, Río Janeiro, Buenos Aires, etc., sin que ofrezca peligro ni dificultad alguna, mucho más después de los perfeccionamientos que ha recibido últimamente y que se adoptarán en la obra en proyecto.

Los conductores subterráneos no ofrecen ventajas de ninguna especie, son muy costosos y causan perjuicios y peligros al tránsito, de mayor consideración que los beneficios que se quieren obtener con su adopción.

En la ciudad de Buenos Aires, en la que se hizo igual exigencia á las Empresas eléctricas,—la Municipalidad ha abandonado últimamente esa pretensión, espontáneamente, convencida de que el sistema Trolley aéreo no ofrece hoy peligro ni dificultad de ninguna especie.

Solicito, pues, la modificación del artículo 2.º en ese sentido, es decir—estableciendo lisa y llanamente el Trolley aéreo como se usa hoy en todas las principales ciudades del mundo.

Art. 9.º Hago notar sobre este artículo que la velocidad actual de los tranvías de sangre es mayor de 10 kilómetros por hora en la ciudad y de 15 afuera, y que sería conveniente extender el límite máximo fijado á 12 y 20 kilómetros respectivamente.

Art. 12. Es necesario aclarar este artículo para que no se entienda que la Empresa no pueda proporcionar luz eléctrica y fuerza motriz á sus establecimientos y anexos de su propiedad, como hoteles, casas balnearias, estaciones, etc.

Art. 13. Este artículo es necesario suprimirlo, porque es sumamente peligroso para la Empresa y no tiene ventaja práctica real para la Municipalidad.

Para un negocio comercial como es el que la Empresa concesionaria va á emprender esa condición se presenta con los caracteres de lo desconocido y atemoriza el capital que se emplea en valores de esa clase, pues parece que pone en manos de la Municipalidad el derecho de imponer erogaciones cuantiosas que pueden ser ruinosas.

Casi todas las concesiones que se han hecho en Buenos Aires con esa cláusula han caducado, porque no han encontrado capitalistas que se atrevieran á exponerse á los peligros que tiene en sí.

No creo que la Junta pueda poner dificultad á su supresión.

Art. 15. Este artículo se refiere á las tarifas y tengo que hacer á su respecto dos pequeñas observaciones.

Acepto la reducción de los pasajes al precio de \$ 0.04 hasta las Estaciones, pero de ahí para afuera creo indispensable conservar la tarifa actual.

Cuando el movimiento de los tranvías aumente en las afueras de la ciudad estará en el interés de la Empresa la disminución del pasaje, pero actualmente sería ruinoso.

Es bastante moderado el precio de \$ 0.10 que quedaría así fijado por todo el trayecto desde la Universidad, por Castro, hasta el Paso del Molino y hasta los Pocitos, Buceo y Unión.

En ninguna parte es tan barato el viaje de tranvía.

En cuanto á los pasajes de estudiantes, parece también justo dejar las cosas como están hoy, y teniendo presente que se conceden actualmente á los estudiantes tarjetas á precios muy reducidos.

Art. 16. En este artículo es conveniente explicar que la palabra *entradas* se refiere únicamente á las entradas de pasajes en general, y no á las entradas de otra clase que pueda tener la Sociedad.

Art. 28. Este artículo no es necesario y tiene aspecto de una amenaza para la Empresa que debe evitarse por las mismas razones expresadas al tratarse del art. 13.

Las servidumbres tienen que ser convencionales y compensarse en forma aceptable para las Empresas.

Caso contrario, podrían causar la ruina de las mismas.

Estas son las modificaciones que solicito á lo resuelto por la Junta.

Como el señor Presidente lo habrá notado, son poco numerosas y de poca trascendencia para la Municipalidad y no puede haber inconveniente por tanto en aceptarlas; teniendo presente que concesiones iguales y aún más liberales han sido hechas por todas las Municipalidades del mundo—y debiendo también notarse que en nuestro caso no se trata de una concesión primitiva, sino de modificaciones relativas á tracción y á plazo, de tres concesiones existentes, de las cuales dos son insuperables.

Ya he expresado al comenzar la urgencia que hay en resolver sin demora, si se desea tener tranvías eléctricos inmediatamente.

Debe recordarse que el asunto tiene que pasar al Cuerpo Legisla-

tivo por intermedio del Poder Ejecutivo, para lo relativo al plazo de *setenta y cinco años* que es esencial para la concesión y cuyo pedido reitero,—y para las demás condiciones que puedan necesitar sanción legislativa.

Espero, en consecuencia, que el señor Presidente se servirá someter este escrito á la consideración de la Corporación que tan dignamente preside, con la urgencia que el caso exige.

Montevideo, Setiembre 27 de 1899.

G. Colladon.

Otro si digo: Que debe entenderse comprendido en la concesión el derecho de construir desvíos en la Ciudad Nueva, cuando la Empresa lo considere necesario para el movimiento de sus carruajes.

Solicito también una declaración en ese sentido, aunque la considero implícitamente comprendida en la concesión general.

G. Colladon.

Otro si pido: Que esclareciendo lo que digo en lo principal de este escrito respecto á la tarifa de 0.06 c. para los viajes de las Estaciones para afuera,—debo hacer notar que esa observación se refiere únicamente á los Tranvías del «Reducto» y de «Pocitos, Buceo y Unión», aceptándose sin observación lo resuelto por la Junta en el artículo 15.º en cuanto al Tranvía del Este.

G. Colladon.

JUNTA E. ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Setiembre 28 de 1899.

Agréguese sus antecedentes y pase á la Comisión Especial para que informe con recomendación de pronto despacho.

MONTERO.

R. V. Benzano,
Secretario General.

COMISIÓN ESPECIAL.

Señor Presidente :

Las modificaciones ó ampliaciones que presenta el señor Colladon á las bases sancionadas por la Junta, son más bien de forma que de esencia.

En resumen, se pide la eliminación absoluta de dos artículos solamente.

La Comisión que ha asistido al largo y fatigoso debate que merecieron las cláusulas del acuerdo adoptado por la Corporación, después del estudio serio y detenido que le prestó en su carácter de informante, se encuentra habilitada desde ya para apreciar las observaciones que vierte el señor Colladon, antes de aceptar definitivamente la resolución que le fué notificada.

El interés que existe, por otra parte, de solucionar cuanto antes el asunto, dada la demora que ha sufrido por causa de las deliberaciones de la Junta, dicta el deber de apresurar el despacho, dadas las múltiples cuestiones que afecta en sus relaciones con la facilidad de las comunicaciones y la economía municipal.

Además, se contrae el compromiso por la Empresa que representa el señor Colladon de inaugurar en una de las líneas — la de Los Pocitos — el servicio de tracción eléctrica para el 1.º de Enero entrante.

La impugnación que se hace al artículo 2.º es sin duda la más grave de todas. Atento los motivos que se aducen, la Comisión no se opone á que se admita en vez del sistema de conductores subterráneos el Trolley, pero de ningún modo aconseja, se coloquen columnas ó pilares en la vía pública ó en la vereda. Consentiría, sí, por su parte, se adosaran á las paredes de los edificios, soportes ó pesantes, en la forma y dimensiones que la Dirección de O. Municipales conceptúe aceptables y con autorización de los propietarios, por tratarse de una especie de servidumbre análoga á la que se impone con la instalación de cables y soportes para el servicio del telégrafo á las casas de la ciudad según la ley de Junio 7 de 1877. La Dirección de O. Municipales indicaría el punto preciso é indispensable donde se colocaría el aparato que ha de suspender el hilo conductor

de la energía eléctrica, quedando la Empresa sometida á las responsabilidades que prevén las cláusulas 8.^a y 10.^a en cuanto á perjuicios y demás accidentes.

Pero esta modificación tiene que retribuirse porque importa un verdadero ahorro para la Empresa, tanto en los gastos de plantamiento como en el de funcionamiento. La Comisión estima, pues, que la suma de 30.000 pesos exigida por la cláusula 16 se abone de contado, es decir, tan pronto el Cuerpo Legislativo revalide con su autoridad lo referente al plazo de la concesión solicitada.

La aclaración pedida al artículo 9.^o no hay inconveniente en admitirla en la siguiente forma: diez kilómetros en la ciudad vieja; quince desde Ciudadela á las estaciones, y veinte para afuera.

La ampliación propuesta para el artículo 12 debe ser aceptada también porque es lógica y natural.

En cuanto al artículo 13 cuya anulación se demanda, ha hecho meditar reflexivamente á la Comisión. Teme que llegándose á pactar una estipulación de tan largo plazo como la requerida, el progreso en materia de tracción y de locomoción urbana se ofrezca con el andar del tiempo, retardatario.

Por otra parte, el artículo no se presta á ningún capricho ni abuso de autoridad.—Sólo después de veinte años de explotación, funcionando otras líneas de tranvía en el principio servidas por electricidad de diferente sistema durante el mismo tiempo, habría llegado el caso, después de cumplir varios trámites, para que la Empresa reformara su plan de instalación y de servicio.

Por estas consideraciones, la Comisión entiende que no debe suprimirse la prescripción; podría garantizarse a más á la Empresa de temores de cambios ó transformaciones inoponibles, declarándose que la Junta no hará uso de la prerrogativa sino después de veinte y cinco años.

Las objeciones opuestas á la tarifa no son bastantes á llevar al ánimo de la Comisión el convencimiento de que convenga modificarla.

La explicación de lo que se entiende por entrar en las tarifas puede concretarse á lo que producen todas las líneas por concepto de tráfico.—Si otros negocios hiciera la Empresa ajenos al movimiento circulatorio de los trenes, no sería legítimo gravarlos con la cuota del porcentaje.

El artículo 28 ha sido mal interpretado.—La mente de la Comisión fué subordinar á todas las empresas á soportar una servidumbre de tránsito, cuando la ley la imponga con su imperio soberano.—Se quiso establecer una previsión análoga á la que rige en materia de ferrocarriles, en atención á que es común en otras ciudades el ejercicio de dicha servidumbre.

La ley que llegue á dictarse con ese motivo contemplará los derechos adquiridos, determinando las compensaciones á que hubiere lugar y el procedimiento á seguirse.—La ley de Ferrocarriles aludida, promulgada en 27 de Agosto de 1884, fija reglas al respecto.

Los desvíos que sea necesario construir en la ciudad nueva se permitirán con arreglo á la ubicación, extensión, forma y demás condiciones que la Junta considere del caso imponer, en el interés de no perjudicar el tránsito público.

Relativamente al pasaje de los estudiantes, la Empresa dice que parece justo se dejen las cosas como están hoy, porque se les concede en la actualidad tarjetas á precios muy reducidos. Precisamente por la circunstancia que se invoca no deba corresponderse á la indicación, desde que la medida no constituye una innovación radical ni causará en lo futuro perjuicio alguno al movimiento general de las líneas. Luego, pues, deben eliminarse simplemente del artículo las palabras referentes á pasajes como

Da por informado esta Comisión el petitorio del señor Colladon en los términos expuestos.

La Corporación, en presencia de las razones y consideraciones vertidas, dispondrá lo que á su juicio crea más acertado.

Montevideo, Octubre 10 de 1899.

Pedro B. Hardy.—Claudio Williman.—
Eduardo Monteverde.

EXTRACTO DE LA SESIÓN DEL DÍA 10 DE OCTUBRE DE 1899

El doctor Williman amplía aún más las demostraciones del informe, declarando que fundamentalmente no se pide la supresión de cláusula alguna. En cuanto al cable subterráneo cuyas dificultades de

010392



DR. JOSÉ ARTIGAS

instalación se hacen notar, puede sustituirse por hilos aéreos sin graves inconvenientes. La colocación de los pescantes que han de suspender el cable no se hará sin la autorización previa del propietario. La Comisión Especial en su primitivo informe no fué exclusiva en aconsejar los conductores subterráneos, por cuanto indicó otros sistemas, el de conductores interrumpidos ó acumuladores. Luego, la modificación que se solicita no es de carácter trascendental.

En cuanto á los precios de los pasajes la Comisión cree que debe mantenerse la tarifa establecida, porque consulta la baratura del transporte hasta los extremos de la línea.

El señor Hardoy, en abono de la modicidad del pasaje, cree que el tren de Los Pocitos y Buceo está llamado á trabajar mucho, tanto por la asistencia á los baños como por la concurrencia al Cementerio del Buceo, al que cada día afluirá más gente por causa de la gran cantidad de sepulcros que se construirán allí por motivo del cambio por nichos del Central.

El señor Brito en primer término hace notar que el cambio de sistema en la ciudad vieja producirá á la Empresa un ahorro que calcula en setenta y ocho mil pesos. Luego debe elevarse la suma de treinta mil pesos pedida por la concesión.

No votará, sin embargo, el cambio que la Empresa solicita ni aún en la forma aconsejada por la Comisión, por considerar que se va á interrumpir el tránsito público en una calle de la importancia de la de Sarandí. En las calles angostas de otras ciudades no se permite la instalación de tranvías eléctricos movidos por el sistema Trolley. Además considera que el hilo suspendido importa un peligro para el público.

El doctor Williman replica que podría citar varias ciudades que tienen calles más angostas que la del Sarandí y con mucho más tráfico que ésta y que sin embargo funcionan en ellas trenes eléctricos sistema Trolley.

El señor Requena García, en un principio, dice, creyó como el señor Brito que los hilos aéreos eran más peligrosos que los subterráneos, pero después de las explicaciones que le dió el doctor Williman se ha convencido de que presentan los inconvenientes de cualquier otro sistema conductor de la electricidad.

Pero dada la economía que va á reportar la Empresa en los gastos